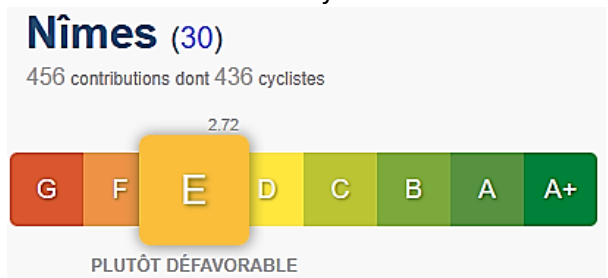




1	Plan vélo	Qui, Quand, Comment, Combien
	Un Plan vélo structurant. Guide du développement du réseau des pistes cyclables, les urgences et le plan long terme Connexion à l'existant. Quel engagement financier sur le mandat (base budgétaire suggéré par l'Adème : 30€/habitant/an)	Nous assumons un objectif clair : 50 km supplémentaires de pistes cyclables d'ici 2032, dans le cadre d'un réseau maillé et cohérent. Ce développement devra : • connecter les quartiers périphériques aux centralités et zones d'activités, • assurer la continuité des itinéraires sans rupture, • intégrer systématiquement piétons et cyclistes dans tout nouvel aménagement urbain. L'effort financier sera inscrit dans une programmation pluriannuelle transparente, intégrée au plan global de mobilité.
2	La situation vue par les usagers	Qui, Quand, Comment, Combien
	Le Baromètre des villes cyclables 2025 classe Nîmes au Niveau E.  Remarques des usagers en 5 points - Entretien des pistes et les bandes cyclables. - Un réseau cyclable complet et sans coupure. - Des stationnements adaptés et sécurisés pour les vélos (courte et longue durée). - Des itinéraires rapides et directs. - Modérer la vitesse des véhicules en ville	Améliorer l'usage du vélo à Nîmes suppose d'agir simultanément sur la réalité des aménagements et sur la perception de sécurité et d'utilité. Les deux dimensions sont indissociables. Pour améliorer la situation à Nîmes, nous avons programmé : 1. Les conditions d'une meilleure continuité et lisibilité du réseau. 2. Un apaisement réel de l'usage avec une meilleure sécurisation des voies cyclables. 3. Stationnement sécurisé pour les vélos : plus d'arceaux, et un stationnement sécurisé longue durée dans les quartiers. 4. Intermodalité efficace, notamment aux entrées de ville. 5. Formation et culture vélo, et ce dès l'enfance, en aidant à la sensibilisation à l'école via le milieu associatif notamment.



	Les obstacles à l'usage du vélo à Nîmes - Je ne me sens pas en sécurité. - Pas assez d'aménagement cyclables. - Vitesse des véhicules motorisés trop élevée.	6. Gouvernance transparente et évaluée qui est au cœur de notre plan climat 2040. L'enjeu n'est pas seulement technique. Il est culturel : faire du vélo un mode normal, simple et sûr, adapté à une ville à taille humaine.
3	Aménagements des entrées de ville	Qui, Quand, Comment, Combien
	Développer en urgence le réseau cyclable à partir des portes de la ville.: Uzès, Avignon, Beaucaire, Arles, St Gilles, Générac (la bastide) Montpellier, Sauve, Ales,	Les entrées de ville peuvent relever de compétences partagées entre plusieurs collectivités. Pour autant, nous nous saisisons du sujet, en proposant la réunion d'un comité technique ad hoc permanent afin d'en faciliter la mise en œuvre et le financement. L'objectif sur ces secteurs étant de sécuriser par séparation physique les voies vélos (objectif notamment sur tous les secteurs où la vitesse autorisée dépasse les 50km/h). Le travail réalisé sur la route de Sauve est pour nous le modèle à suivre.
4	Mesures d'apaisement de la circulation en ville	Qui, Quand, Comment, Combien
	Développement des zones 30 sécurisées. Parking gratuit suffisant en entrée de ville. Aménagements incitant à réduire la vitesse. A chaque nouvel aménagement en ville prévoir : piétons et vélos en sécurité. Quelle perspective pour le libre-service NemoVélo Supprimer les véhicules en transit dans la ville.	Nous partageons l'objectif d'une ville plus apaisée, plus sûre et plus agréable à vivre. L'extension des zones 30 sera engagée en priorité dans les quartiers résidentiels et aux abords des écoles, avec de véritables aménagements physiques pour rendre la réduction de vitesse effective. Chaque nouveau projet urbain intégrera systématiquement la sécurité des piétons et des cyclistes.



		L'apaisement du centre-ville suppose aussi des alternatives crédibles : développement d'aires multimodales et de parkings relais aux entrées de ville, meilleure organisation du stationnement et maillage cyclable renforcé. Enfin, le service NemoVélo sera étendu pour en faciliter l'usage, et ce, dès la première année de notre mandat.
5	Stationnement des Vélos en ville	Qui, Quand, Comment, Combien
	Développer les arceaux exclusivement réservés aux vélos, Développer les parcs vélos sécurisés dans les quartiers, Développer les parcs vélos sécurisés dans les parkings Développement des stationnements vélos à proximité des parcs : bois des noyers, jardin de la fontaines, bois de Espeisses, terres de Rouvière.....	Le développement du vélo ne peut se faire sans une politique ambitieuse de stationnement sécurisé. Nous mettrons en place un plan structuré autour de trois niveaux. D'abord, un déploiement massif d'arceaux vélos en centre-ville et dans les centralités de quartier, à proximité immédiate des commerces, des équipements publics, des écoles et des lieux culturels. L'objectif est de rendre le stationnement simple, visible et immédiat. Ensuite, la création de parcs vélos sécurisés, notamment dans les parkings existants, dans les quartiers d'habitat dense et aux abords des pôles d'échanges. Ces espaces fermés ou sous contrôle d'accès permettront le stationnement longue durée et lutteront efficacement contre le vol, qui demeure un frein majeur à l'usage. Enfin, chaque nouvel aménagement urbain ou rénovation de voirie intégrera systématiquement des stationnements vélos adaptés. Cette exigence sera inscrite dans la programmation annuelle des travaux. Ce plan vise un objectif clair : sécuriser le vélo à l'arrivée, condition indispensable pour en faire un mode de déplacement pleinement intégré à la vie nîmoise.
6	Les Plans de Déplacement Entreprises (PDE)	Qui, Quand, Comment, Combien
	Promouvoir les PDE dans les entreprises, les administrations, les écoles, facultés..	Nous voulons agir à la fois par l'incitation, l'accompagnement et l'exemplarité.



	Objectif : réduire le nombre de véhicules en ville Développement des modes de transport actif et/ou partagés.	D'abord, la Ville et l'Agglomération doivent jouer un rôle d'impulsion. Un référent mobilité pourra être identifié pour accompagner les entreprises volontaires, en lien avec les chambres consulaires et les zones d'activités. L'objectif est de simplifier la démarche et d'en faire un outil concret, non une contrainte administrative. Ensuite, il convient de proposer un accompagnement technique : diagnostic des déplacements domicile-travail, aide à la mise en place de solutions (stationnement vélo sécurisé, covoiturage, télétravail, abonnements transports en commun), mutualisation entre entreprises d'une même zone d'activité. Des ateliers collectifs peuvent être organisés à l'échelle des pôles économiques. Un levier incitatif peut également être mobilisé : valorisation publique des entreprises engagées, intégration dans le futur label « De Nîmes », mise en réseau des bonnes pratiques. L'exemplarité des acteurs publics (Ville, Agglo, établissements scolaires et universitaires) est essentielle pour crédibiliser la démarche. Enfin, les PDE doivent être articulés avec les aires multimodales en entrée de ville, le maillage cyclable et la gratuité des transports pour les jeunes. L'enjeu est de réduire le trafic pendulaire sans pénaliser l'activité économique. Un PDE réussi est un outil d'attractivité pour l'entreprise, d'amélioration de la qualité de vie des salariés et de fluidification globale de la ville.
7	Pouvoir public partenaires	Qui, Quand, Comment, Combien
	Nommer des correspondants techniques à la mairie et à la communauté d'agglo. Définir les adjoints chargés des sujets de mobilités douces. Organiser des rencontres régulières avec les représentants des usagers.	Notre approche du vélo sera pleinement intégrée à notre conception de la gouvernance et de la démocratie participative. D'abord, les mobilités douces feront partie des thématiques structurantes des cahiers d'orientation des habitants et des



		conseils de quartier dont nous voulons renforcer la légitimité et l'action. Les habitants pourront identifier les axes prioritaires, signaler les points noirs et contribuer à la programmation des aménagements. Le vélo ne sera pas décidé "d'en haut", mais co-construit à l'échelle des quartiers. Ensuite, une programmation pluriannuelle claire et publique des aménagements cyclables (comme de l'ensemble de la rénovation de voirie auquel nous consacrerons un budget de l'ordre de 10M€ d'investissement par an) sera établie. Les engagements seront suivis et rendus lisibles, afin d'éviter les effets d'annonce et de restaurer la confiance. Le budget participatif pourra également intégrer des projets liés aux mobilités actives : stationnements vélos, sécurisation d'itinéraires, aménagements de proximité. Enfin, un dialogue régulier et structuré avec les représentants des usagers sera organisé, dans un cadre stable et transparent, à la fois politique avec des élus consacrés à cette thématique à la ville et à l'agglo (ce pourrait aussi être le même), et technique (service et interlocuteurs administratifs dédiés). L'objectif est simple : faire du développement du vélo un sujet de méthode, de responsabilité et d'écoute, à l'image de notre ambition pour la gouvernance municipale.
8	Stationnement sur voirie	Qui, Quand, Comment, Combien
	Réduire le stationnement sur voirie et le rendre fluide. - Eviter les véhicules ventouses à la journée et plus. - Permettre l'accès facile aux clients des commerces de proximité. - Développer les zones bleues et stationnement limité. - Orienter vers les parkings (tarifs préférentiels ou gratuit pour les résidents).	En matière de stationnement sur voirie, notre ligne est claire : retrouver de la cohérence, de la lisibilité et de la maîtrise publique. La municipalisation des parkings de centre-ville vise précisément à redonner à la collectivité la capacité de fixer une politique tarifaire équilibrée. L'objectif est double : rendre le stationnement plus accessible pour les habitants, les salariés et les clients du centre-ville, tout en organisant une rotation efficace des places.



		Sur voirie, nous privilégierons une gestion plus fluide : développement de zones bleues et limitation des stationnements de longue durée dans les secteurs commerçants, meilleure orientation vers les parkings structurés et les parkings relais aux entrées de ville. Le stationnement en surface doit servir le commerce de proximité et la vie locale, non se substituer aux parkings existants. Cette politique s'inscrit dans une approche globale : apaiser le centre, organiser le transit, favoriser les mobilités douces et proposer des alternatives crédibles à la voiture en cœur de ville. Le stationnement ne sera pas pensé isolément, mais comme un levier d'équilibre entre attractivité, accessibilité et qualité de vie.
9	Apprentissage du vélo à l'école	Qui, Quand, Comment, Combien
	Former les jeunes à la pratique du vélo Dans tous les établissements primaires organiser le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) avec des formateurs spécialisés.	La promotion de l'usage du vélo pourra faire partie intégrante de notre politique relative au renforcement de la cité éducative, la promotion de l'usage du vélo. Pour ce faire, nous tâcherons de mobiliser les financements nationaux de l'agence nationale du sport pour nous approcher de l'objectif de 100% des enfants entrant au collège sachant circuler à vélo en sécurité sur la voie publique. Nous nous appuierons également sur le milieu associatif pour déterminer les conditions de réalisation de cet objectif.
10	Les rues scolaires	Qui, Quand, Comment, Combien
	A proximité des établissements scolaires tranquilliser la circulation et végétaliser les espaces. Limiter ou interdire la circulation des véhicules. Sécuriser les points de rencontre piétons et les stationnements vélos.	L'école ne doit pas être pensée isolément, mais comme le cœur d'un quartier : un lieu accessible à pied, à vélo et en proximité. Notre objectif est de faciliter les trajets courts du quotidien en améliorant les cheminements piétons, la continuité des trottoirs, la qualité des traversées et la sécurisation des abords. Ces espaces scolaires s'inscrivent dans notre programme "1



		place – 1 quartier” : créer des centralités où commerces, services et équipements publics sont accessibles à distance raisonnable. En rapprochant les fonctions du quotidien, nous réduisons mécaniquement les trajets motorisés. L’objectif est simple : permettre aux familles qui le souhaitent d’accompagner leurs enfants à pied ou à vélo dans un environnement serein, tout en maintenant une ville organisée et fluide.
--	--	---